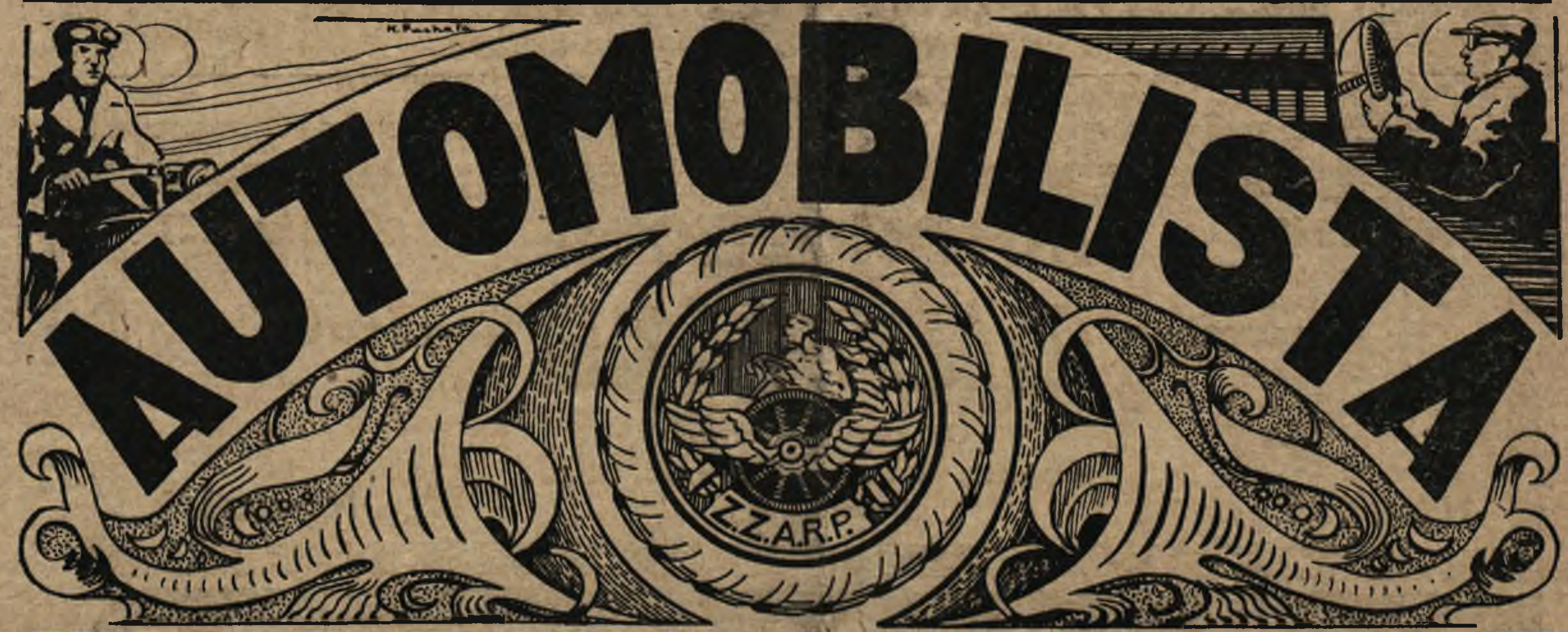
KRAKOW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAN — WARSZAWA — WILNO.
Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru z przesyłką 50 gr.
Nr. 7. 1 LIPCA 1929 R. ROK I.



ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

NR. 7. 1 LIPCA 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie.
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945.



Historja Związku Zawodowego Rzeczypospolitej Polskiej [Centrala].

Ciąg dalszy.

Po konferencji przedzjazdowej, na której został ustalony termin 1-go Zjazdu Krajowego, a mianowicie dnia 2 i 3 maja 1926 roku, Komisja Organizacyjna Związku robi wszystko. ażeby Zjazd zorganizowano jaknajlepiej, ażeby w przyszłej Centrali mogły się znaleźć wszystkie lokalne organizacje zawodowe na terenie Rzeczypospolitej się znajdujące.

Zjazd Ogólno-Krajowy odbył się w Warszawie w lokalu Związku przy ul. Brackiej 17, dnia 2 i 3 maja, o godz. 12-tej w południe w obecności delegatów z Warszawy: Bielewicza M., Janowskiego J. B., Dolińskiego Stanisława, Szmycielskiego B., Miłakowskiego F., oraz członków Komisji Organizacyjnej: Müllera W. Rongenca S. i Trzeciaka St., z Krakowa: Szybowicza St., Widła E., Katowic: Adamczyka A., Królewskiej Huty: Szczygła A., z Łodzi: Lechnera P., z Poznania: Gebla A., Matyjasika St. przedstawiciela Kom. Centr. Zw. Zaw. Podniesińskiego. (—)' (—).

Zagaił Zjazd tow. Trzeciak z Warszawy. W krótkiem przemówieniu zobrazował rozwój organizacji w byłej Kongresówce. Na zakończenie proponuje wybrać 3-ch przewodniczących, a mian. z Warszawy 1, z Poznania 1, z Katowic 1. Wybrano z Warszawy Rongenca, z Poznania Gebla, z Katowic Adamczyka.

Przewodnictwo objął tow. Rongenc z Warszawy, proponując na sekretarza T. Widła z Krakowa i T. Szczygła z Królewskiej Huty.

Otrzymuje głos przedstawiciel Kom. Centr. Zw. Zaw. W swych wywodach wskazuje na znaczenie Zjazdu, który przez scentralizowanie łączy się nietylko z ogólnym ruchem robotniczym zorganizowanym w Polsce, lecz także staje się cząstką zorganizowanego proletarjatu międzynarodowego, który walczy o zwycięstwo idei socjalizmu. Na zakończenie życzy powodzenia w pracy i rozwoju naszej organizacji.

Tow. Janowski wita Zjazd w imieniu organizacji warszawskiej.

Przewodniczący odczytuje liczbę obecnych i porządek dzienny, który brzmi:

1) Zagajenie,
2) Wybór Prezydjum Zjazdu,
3) Uchwalenie regulaminu obrad i wybór Komisji,
4) Powitanie,
5) Sprawozdanie Komisji Organizacyjnej i Oddziałów,
6) Uchwalenie Statutu Związku,
7) Uchwalenie regulaminu dla Oddziałów,
8) Ustalenie wysokości wkładki członkowskiej i uchwalenie preliminarza budżetowego,
9) Postulaty w sprawie uregulowania ruchu kołowego i pieszego,
10) Położenie prawne szoferów,
11) Wybory:
    a) Zarządu Głównego,
    b) Komisji Rewizyjnej,
    c) Sądu Koleżeńskiego,
12) Wolne wnioski.

Wpłynął do Prezydjum wniosek, aby uczcić pamięć poległych robotników w dniu 1 maja. Obecni uczynili to przez powstanie.

Przewodniczący proponuje wstawić jeszcze jeden punkt porządku dziennego, mian. sprawozdanie Oddziałów. T. Augsburg proponuje, ażeby tylko uzupełnić p. 5 przez dodanie „i Oddziałów", a to dlatego, ażeby Komisjom dać możność wywiązania się z włożonych na się obowiązków. Obecni przyjęli powyższą poprawkę.

Dalej przewodniczący proponuje przyjęcie regulaminu Zjazdu:

1) Przed każdem posiedzeniem Zarządu wszyscy delegaci winni zapisywać się na liście obecności.

2) Referenci przemawiają po 30 minut na zakończenie dyskusji po 2 minuty.

3) W dyskusji wolno przemawiać 2 razy do każdego punktu porządku dziennego: I-szy raz — 15 minut, drugi — 5 minut.

4) W sprawach formalnych przemawia jeden mówca za wnioskiem, jeden przeciw po 3 minuty.

5) Wniosek należy zgłaszać na piśmie, wnioski winny być opatrzone podpisami wnioskodawców.

6) Głosowanie odbywa się za pomocą podnoszenia w górę kart wstępu.

Obecni regulamin przyjęli jednogłośnie bez poprawek.

Dalej wybrano Komisję Mandatową, w skład której weszli t. Augsburg z Warszawy, t. Szybowicz z Krakowa i t. Matyjasik z Poznania.

Wreszcie wybrano Komisję Statutową i Regulaminową a mian.: t. Augsburga z Warszawy, t. Adamczyka z Katowic i t. Gebla z Poznania.

Przystąpiono do p. 5 porz. dzien., sprawozdania Komisji Organizacyjnej.

Referuje t. Müller. Wspomina o Zjeździe w Poznaniu, następnie mówi o konferencji delegatów w Warszawie, podkreślając destrukcyjną robotę delegata Helińskiego ze Lwowa a także to, że Zarząd Lwowski stanął na tem samem stanowisku.

Dalej t. Müller przechodzi do sprawozdania z Warszawy. Stwierdza, że Warszawa liczy 1400 członków. Cały szereg spraw załatwiono z władzami z korzyścią dla Związku a mian. w sprawie kar ilość zmniejszyła się znacznie.

C. d. n.

Nowy wykaz Oddziałów Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

Zamieszczamy poniżej nowy wykaz Oddziałów Związku.

Jeden rzut okiem pozwala ocenić rozrost naszej organizacji i rozmach tego rozrostu.

Z całą otwartością zwracamy uwagę, że rozrost ten postępuje niezmiennie pomimo działań różnych jednostek, chcących — bez względu na dobro ogółu kierowców — stworzyć jakąkolwiek podobną organizację dla swoich osobistych celów i zysków.

Przy tej okazji zwracamy uwagę wszystkich P. T. Firm i Czytelników, że tylko nasze pismo jest reprezentantem organizacji zawodowej kierowców Polskich. — Wszelkie fałszywe wieści w tym kierunku są zwykłem oszustwem, niema bowiem innego organu Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej, którego potęgę obrazuje poniższy wykaz.

Redakcja.

1. Warszawa, ul. Długa 19.
2. Poznań, ul. Dąbrowskiego 42.
3. Kraków, Plac Matejki 4.
4. Katowice, ul. Poprzeczna 14.
5. Król. Huta, Jan Cmok, Straż Pożarna, Bytomska
6. Bielsko, Jan Surówka, ul. Haułenowska 47.
7. Tarn. Góry, Karol Schroth, ul. Krakowska 15.
8. Rybnik, Karol Węglorz, ul. Piaskowa 51.
9. Cieszyn, Rudolf Zając, ul. Przykopa 34.
10. Sosnowiec, Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 11.
11. Żywiec, W. Gregorczyk, Papiernia.
12. Łódź, ul. Suwalska 7.
13. Lwów, ul. Cicha 7.
14. Wilno, ul. Jagiellońska 3—25.
15. Białystok, N. Ślepowroński, Żółtkowska szosa 17
16. Lublin, ul. Bernardyńska 28.
17. Częstochowa, ul. Kościuszki 62.
18. Piotrków, ul. Legjonów 4.
19. Włocławek, ul. Kościuszki 6.
20. Kielce, ul. Orla 4.
21. Kalisz, Józef Maciejewski, ul. Piaskorzewie 17.
22. Rzeszów, Ozóg Jan, w Głogowie.
23. Drohobycz.
24. Łuck, Józef Łacisz, Kurja Biskupia.
25. Równe Wołyńskie, ul. Sienna 2.
26. Tarnów, Roman Minor, Młyny Szancera.
27. Nowy Sącz, Narutowicza 5.
28. Kowel, Miksiewicz Bronisław stacja płatnicza
29. Dubno — stacja płatnicza.
30. Tomaszów Mazowiecki, Kaliska 26.
31. Wieluń, ul. Kaliska 11.

SEKRETARJATY OKRĘGOWE.

1. Katowice, ul. Poprzeczna 14, czynny codziennie od 8—4.
2. Kraków, plac Matejki 4.
3. Lwów, ul. Cicha 7.

SEKRETARJAT ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

Warszawa, ul. Długa 19.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

ZARZĄD GŁÓWNY.

IV Kongres Związków Zawodowych w Polsce.

W dniach 30 i 31 maja, 1 i 2 czerwca b. r., w lokalu Związku Zaw. Kolejarzy w Warszawie, odbył się IV. Kongres Związków Zawodowych.

Z ramienia naszego Związku, w Kongresie brali udział kol. kol. Zawadzki i Augsburg.

Uchwalono cały szereg rezolucji o treści zasadniczej a między innemi, w punkcie porządku dziennego, „Organizacja i taktyka", — rezolucję, która dotyczy nas bezpośrednio, gdyż mówi o centralizacji ruchu zawodowego, treść której poniżej podajemy:

„Kongres zobowiązuje Komisję Centralną Związków Zawodowych, do podejmowania kroków celem łączenia związków pokrewnych zawodów, lub działających wśród tych samych działów pracy i upoważnia ją do podejmowania uchwał w tym kierunku oraz do oznaczania czasu połączenia. — Uchwały Komisji Centralnej w tym kierunku są bezwzględnie wiążące dla wszystkich Związków, pod grozą wykluczenia ich ze Związku Stowarzyszeń Zawodowych w Polsce".

Jak widzimy, rezolucja ta idzie po linji ścisłej centralizacji i obowiązuje wszystkie związki, pod grozą wykluczenia, a więc i Związek Zawodowy Automobilistów.

Ponieważ na kongresie Związku Transportowców wyniesiona została podobna uchwała, żądająca od Komisji Centralnej, przyłączenia naszej centrali do Związku Zaw. Transportowców, — kongres naszego Związku, mający się odbyć w październiku b. r., będzie musiał ostatecznie sprawę tę jaknajpomyślniej rozwiązać.

Zarząd Główny naszego Związku, będzie musiał ze swej strony zrobić wszystko, ażeby ogół członków z tą sprawą jaknajdokładniej zapoznać, by delegaci na kongres przyjechali z gotowemi wnioskami.

Do Komisji Rewizyjnej Komisji Centralnej, z naszego Związku wszedł kol. Zawadzki Edward.

ODDZIAŁ KRAKOWSKI.

Urzędowanie w miesiącach letnich.

Zawiadamia się członków, że w miesiącach letnich kancelarja Związku otwartą jest codziennie od godziny 6 do 9-ej wieczorem, zaś w niedzielę od godziny 10-ej do 12½ popołudniu.

Wpłacanie wkładek.

Wzywa się członków, by jaknajrychlej wpłacili wszystkie zaległe wkładki, a to tem bardziej, że wobec zdarzających się w sezonie częstszych wypadków samochodowych, mogą oni pozostać bez obrony prawnej.

Spółdzielnia.

Uprasza się wszystkich członków, którzy podpisali deklarację, by do dni 10 wpłacili deklaracje, zaś zawodowych automobilistów zawiadamia się, że wpisy do Spółdzielni uskutecznia się codziennie w godzinach urzędowych Związku.

W najbliższych dniach uruchomiony zostanie autobus Spółdzielni, zaś pertraktacje w sprawie nabycia drugiego autobusu są w toku.

Oddziały Spółdzielni.

Zawiadamia się naszych członków i w ogólności zawodowych automobilistów ze wszystkich miast Województwa Krakowskiego, że natychmiast po załatwieniu najpilniejszych spraw Spółdzielni w Krakowie, przystąpimy do zorganizowania Oddziałów Spółdzielni w kilku miastach.

Zwracając uwagę Kolegom na doniosłość ruchu Spółdzielczego prosimy członków o natychmiastowe rozpatrzenie się w miejscowych stosunkach w kierunku wyszukania odpowiednich placów na dworce autobusowe, o ile ruch autobusowy jest w danem mieście rozwinięty, a w szczególności w kierunku wyszukania odpowiedniejszych miejsc możliwie w centrum miasta na postawienie studni benzynowej i zawiadomienie nas o spostrzeżeniach.

Spółdzielcza studnia benzynowa w Krakowie

Zarząd Spółdzielni w Krakowie wniósł do Magistratu Krakowskiego podanie o zezwolenie na wybudowanie własnej studni benzynowej..

Ponieważ jest to pierwszy wypadek, że zawodowi automobiliści w Krakowie zdobyli się na swą własną placówkę Spółdzielczą jako jeden z ich warsztatów pracy, — przeto jest uzasadniona nadzieja, że już w dniach najbliższych podanie to zostanie przychylnie załatwione i przystąpimy do wybudowania studni, na co posiadamy przygotowany kapitał.

Nowe wydawnictwo Oddziału krakowskiego.

Oddział nasz wydał w dniach ostatnich „Krakowski Przewodnik Automobilisty". Książeczka ta o 68 stronnicach druku w cenie 1 zł. zawiera wszelkie informacje potrzebne każdemu kierowcy samochodowemu, a mianowicie: dzielnice Krakowa, Komisarjaty Obwodowe Magistratu, Komisarjaty Policyjne, szczegółowy wykaz alej, ulic i placów, wykaz Władz i Urzędów, banków, kas, Zakładów naukowych, Towarzystw, Związków, aptek, szpitali z podaniem adresów, hoteli,

Przemysł samochodowy na P.W.K.

Wystawa samochodów na P. W. K. czyni istotnie imponujące wrażenie, poraz pierwszy bodaj ma się sposobność do zapoznania z polską wytwórczością w tej gałęzi na szerszej skali, a przeszło to wszelkie oczekiwania. Pomimo, że ten dział wytwórczości nie mógł u nas rozwinąć się na miarę zagraniczną, jednak to, co widzimy na P. W. K. przekonuje każdego, że polski przemysł automobilowy czyni wielkie postępy, a jakością swych wyrobów nie ustępuje zagranicy.

Polska posiada dwie fabryki, wytwarzające samochody łącznie z silnikami, a mianowicie: Państwową Wytwórnię Samochodów, wyrabiającą samochody osobowe i użytkowe, oraz Sp. Akc. „Ursus", wyrabiającą samochody ciężarowe i autobusowe.

W wieży Górnośląskiej we wspólnem stoisku Państwowych Zakładów Inżynierji mieści się stoisko Państwowej Wytwórni Samochodów. Wystawione są cztery samochody: 2 osobowe, 1 limuzyna i 1 samochód sanitarny. Na szczególną uwagę zasługuje 4 cylindrowy silnik o bardzo prostej konstrukcji inż. Tad. Tańskiego. Zaletą tego silnika jest to, że przy wydajności 45 KM., czyni on zaledwie 2000 obrotów na minutę, a nadto, że wszystkie śruby u silnika i podwozia posiadają jeden i ten sam gwint i główkę, co umożliwia zmontowanie i zdemontowanie jedynym kluczem płaskim.

Oddzielnie pomieszczone są eksponaty firmy „Ursus", która z materjałów krajowych wyrabia podwozia półciężarowe i autobusowe. Podwozia te zaopatrzone są w silniki czterocylindrowe o mocy 35 KM., (2000 obrotów na minutę). Na podwoziach półciężarowych montuje „Ursus" m. i. nadwozia strażackie, o bardzo praktycznem i celowem rozmieszczeniu sprzętów strażackich.

Firma „Ursus" wyrabia doskonałe autobusy, które jeśli chodzi o nadwozia, są doprawdy w stanie sprostać wszelkim wymogom. Takie autobusy używane są dla komunikacji na terenach wystawowych.

W pawilonie przemysłu samochodowego znajduje się samochód „Stetysz" hr. Stef. Tyszkiewicza. Fabryka ta nie wyrabia obecnie samochodów a to skutkiem pożaru, któremu niedawno uległa. Jeśli zaś chodzi o sam samochód „Stetysz" to znajduje on powszechne uznanie i cieszy się popularnością u nas i zagranicą.

Następnie zwraca na siebie uwagę samochód firmy „As" z Warszawy. Wprawdzie firma ta nie wyra-

restauracyj, teatrów, kin, sal koncertowych i szeregu firm automobilowych.

Przewodnik ten jest ważnym dla każdego kierowcy samochodowego. Kancelarja Oddziału posiada na składzie Przewodniki i sprzedaje egzemplarz w cenie po 1 zł. Dla niecztonków cena egzemplarza 1.50 zł.

Wiadomości z Nowego Sącza.

Otrzymujemy bardzo. liczne skargi na stosunki panujące w Nowym Sączu. Chodzi mianowicie o to, że z pewnych przyczyn nie kursują w piątki i soboty autobusy do Krakowa. Wprawdzie skargi te wskazują nam domniemaną przyczynę tego stanu rzeczy, lecz sądzimy, że najkompetentniejszym będzie p. prezes Bartys, którego uprzejmie o wyjaśnienie prosimy. Uważamy w każdym razie, że kwestją tą należy natychmiast zająć się i wyrażamy nadzieję, że p. prezes zapewne nie poskąpi trudu dla tej sprawy.

Częste są również skargi na brak odpowiedniego dworca autobusowego. Sprawa ta nabrała na aktualności podczas ostatniego pobytu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w Sączu.

Zwracamy się do pana burmistrza Sibrawy, którego tak zaszczytnie znamy z pracy dla dobra miasta, aby wyznaczył odpowiedni na ten cel plac gminny, celem postawienia tam (może wspólnemi siłami) odpowiedniego budynku na dworzec autobusowy, bufet i kasę.

Wierzymy, że pan burmistrz sprawę tą przychylnie zaraz rozpatrzy i że już w następnym numerze naszego miesięcznika będziemy mogli donieść o tem naszym czytelnikom.

Krakowska Spółka Tramwajowa bije szofera po twarzy!

Otrzymujemy następujące sprostowanie:

Szanowny Panie Redaktorze!

Licząc na lojalność Pańską, oraz z uwagi na przepisy art. 30, 32 i 33 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10 maja 1927 o sprawie prasowem (Dz. U. Rz. P. Nr. 45 poz. 398) w brzmieniu obecnie obowiązującem, jako syndyk Krakowskiej Spółki Tramwajowej 1) upraszam o bezpłatne wydrukowanie w najbliższym numerze czasopisma „Automobilista Zawodowy", następującego sprostowania wiadomości podanych na str. 6 i 9 zeszytu Nr. 6 roku I. czasopisma tego z dnia 1 czerwca 1929 r.

Nie prawdą jest, by w Krakowskiej Spółce Tramwajowej miało ostatnio miejsce bicie szofera po twarzy.

Nie prawdą jest, by Dyrektor Spółki chwycił p. Drożdżyńskiego za marynarkę używając takich słów, jak „drabie" obiecał mu „zamknięcie z miejsca". Nie prawdą jest, by p. Drożdżyński na to powiedział był tylko, by ręce trzymał przy sobie. Nieprawdą również jest, by wydalenie go nastąpiło jedynie z powodu okoliczności przytoczonych w czasopiśmie WPanów.

Prawdą natomiast jest, że p. Dyrektor tramwaju otrzymał z strony bardzo ważnej i wiarygodnej wiadomości, że kierowca wspomniany prowadził autobus w sposób taki, że narażał na niebezpieczeństwo pasażerów i pojazd, wobec czego w myśl obowiązujących przepisów obowiązanym był go natychmiast zwolnić, zwłaszcza, że i dawniejsze jego zachowanie się było naganne, a upomnienia i kary dyscyplinarne żadnego nie odniosły skutku. Podczas zajścia p. Dyrektor sie-

bia wszystkich części z materjałów krajowych, bo naprzykład silnik sprowadza z Francji, niemniej wiele jednak części wyrabia się w kraju.

Taki oto jest krótki przegląd polskiej wytwórczości samochodowej. Wytwórczość ta jest wprawdzie jeszcze skąpa, lecz to co widzimy, daje rękojmię, że w najbliższej przyszłości nabierze szerokiego rozmachu, a wiadomo, że każdy początek jest trudny.

Przemysł karoseryjny natomiast jest przemysłem bardzo rozwiniętym. Polega to na tem, że budowa samochodów a zwłaszcza silników, wymaga ogromnych kapitałów, podczas gdy budowy karoserji można się podjąć przy pomocy maszyn, które odnośne wytwórnie już posiadały. Prócz tego na zagraniczne karoserje nałożono wysokie cła, gdy tymczasem podwozia korzystają z pewnych ulg.

Nie wszystkie oczywiście wytwórnie karoseryj wystawiają na P. W. K., takich warsztatów zwłaszcza mniejszych jest bardzo dużo. Wystawiają natomiast wielkie firmy, z których na pierwszy plan wysuwa się firma Brzeskiauto z Poznania, istniejąca już od 30 lat. Karoserje tej firmy zasługują na określenie „najpiękniejsze". Wytworność linji, staranność i solidność w wykonaniu zachwycają najwybredniejszego automobilistę. Specjalną uwagę należy poświęcić karoserji samochodu o bardzo pomysłowej, opatentowanej zresztą konstrukcji, mianowicie samochód ten (limuzyna) pozwala w razie potrzeby w kilku chwilach zamienić go na sanitarkę celem przewożenia chorego wraz z obsługą sanitarną. Oprócz samochodów osobowych wyrabia ta firma karoserje użytkowe i autobusowe, lecz tylko w luksusowem wykonaniu. Mimo to produkcja tej firmy jest wysoka.

Bardzo piękne i gustowne są karoserje firmy „Samolot" Poznań-Ławica. Firma ta wprawdzie przeznaczona jest na fabrykację samolotów, lecz wskutek kryzysu w przemyśle samolotów, który niedawno miał miejsce, wyrabia ona również karoserje i to przeważnie serjami.

Solidnością i wygodnem urządzeniem wnętrz wyróżniają się karoserje firmy „Karossa" w Poznaniu. Firma ta wyrabia praktyczne i wygodne karoserje do nowych „Fordów".

Jedna z największych wytwórni karoseryj w Polsce jest Fabryka Braci Węgrzeckich, Szydłowice. Wystawione karoserje tej firmy wykonane są nadzwyczaj starannie, przyczem zwracają na siebie uwagę mecha-

dział przy swem biurku, po drugiej stronie, którego stał p. Drożdżyński, wobec czego chwycenie go za marynarkę nie mogło mieć miejsca, a p. Drożdżyński nie mógł mieć i nie miał sposobności do użycia słów, by dyrektor trzymał ręce przy sobie.

Proszę o wydrukowanie sprostowania niniejszego w tym samym dziale i temi samemi czcionkami, co sprostowana wiadomość, oraz o bezwłoczne przesłanie mi bezpłatnego numeru czasopisma, w którym sprostowanie umieszczone zostanie.

Z poważaniem
Dr. Lachs.

ODDZIAŁ BIELSKI.

Ciężki wypadek samochodowy wykazał słuszność żądań Związku. Dyrekcja Policji w Bielsku została poinformowaną okólnikiem o tem, i Związek domaga się, by przepis ustawy, powiadający, że „samochody i autobusy, jak wogóle wszelkie pojazdy służące do użytku publicznego, mogą być kierowane przez takich tylko kierowców, którzy mają ukończony 21-szy rok życia, posiadają odpowiednie prawo jazdy i przynajmniej rok jeździli na pojazdach prywatnych" — by przepis ten był odpowiednio przestrzegany.

Jak przepis ten rozumieją kierowcy, a jak pracodawcy względnie właściciele pojazdów publicznych świadczy wypadek, jaki miał miejsce w dniu 3 czerwca b. r.

Dnia tego kierował taksówką (własność p. Procnera) 21 letni p. Brozek, który ma zaledwie jednomiesięczną praktykę za sobą (po egzaminie). Jechał on z Lasku Cygańskiego w kierunku Bielska, a chcąc wyminąć drugą taksówkę, wpadł na słup tramwajowy; wyrzucony przez wolant spadł na bruk i doznał złamania nogi oraz odniósł kilka ran ciętych na głowie, jak też i rękach.

Tak oto Policja przekonała się, że Związek Automobilistów nietylko we własnym, ale i ogólnym interesie domagał się odpowiedniego przepisów przestrzegania, żądając, by Policja przeprowadzała kontrolę, czy kierowcy posiadają odpowiednie kwalifikacje.

Pod koniec nadmieniamy, że miejsce postoju dla taksówek jest nieodpowiednie, ponieważ nocną porą zatrzymują się tam różni — do tego nie uprawnieni — ludzie.

ODDZIAŁ KATOWICKI.

STATUT
„SPÓŁDZIELNI AUTOMOBILISTÓW" W KATOWICACH.

1. Stowarzyszenie posiada nazwę „Spółdzielnia Automobilistów" z siedzibą w Katowicach z odpowiedzialnością udziałami.

2. Celem Spółdzielni jest podniesienie dobrobytu swych członków. Przedmiotem Spółdzielni będzie utrzymanie dorożek automobilowych, utrzymywanie linji autobusowej, pośrednictwo przy nabywaniu i pozbywaniu samochodów wszelkich typów jak i też części składowych, gum, benzyny, smarów i innych akcesorji do ruchu automobilowego potrzebnych, utrzymywanie w tym celu składów i prowadzenia warsztatów reperacyjnych, do użytku własnych członków i nieczłonków.

---

niczne drzwi, umożliwiające zamykanie drzwi bez szelestu i rzucania.

O Państwowej Wytwórni Samochodów mówiliśmy wyżej, niemniej zaznaczyć pragniemy, że karoserje tej wytwórni odznaczają się piękną i niską linją, a wykonanie obliczone jest na największą trwałość.

Firma Pląge i Laśkiewicz z Lublina wystawia 3 luksusowe karoserje, limuzyny, typu Weymann, zbudowane na podwoziach amerykańskich. Karoserje pokryte są dermatoidem nie wyłączając maski silnika, co ma tę dobrą stronę, że uniknięto niekorzystnego połączenia skórzanej karoserji z lakierowaną maską silnika. Autobusy „Ursus" posiadają karoserję z firmy Pląge i Laśkiewicz, które różnią się od zwykłego typu autobusu, charakterystycznego swą wysoką budową, tem, że są niżej budowane, czem zyskują na estetyce wyglądu. Autobusy takie kursują na P. W. K.

W końcu warto przytoczyć karoserje autobusów, wyrabianych na podwoziach „Chevrolet" przez Stocznię Gdańską. Czystość linji oraz staranność wykonania to ich wielkie zalety.

Z kolei należy poświęcić uwagę 2 motocyklom: jeden z firmy „Lech" z Opalenicy Wlkp., drugi „Lot" inżyniera Mandelota z Warszawy. Obydwa motocykle zachwycić mogą każdego motocyklistę-amatora.

Powyższy opis byłby niezupełny, gdybyśmy pominęli przemysł lotniczy. Z wystawionych w tym dziale eksponatów dowiadujemy się, że Sp. Akc. „Samolot" Poznań-Ławica wytwarza kompletne samoloty z krajowych materjałów z polskim silnikiem „Avia".

Samoloty firmy Plage i Laśkiewicz z Lublina zaopatrzone są w silniki francuskie „Lorrain". Dalej wystawiają Bracia Działowscy z Krakowa oraz Państwowe Zakłady Lotnicze, które wystawiają podziw wzbudzający ślizgowiec Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Na specjalną uwagę zasługuje silnik 5 cylindrowy, o sile 137 KM., przy którem cylindry położone są poziomo. Silnik ten skonstruowany przez inż. Topora-Brzeskiego, zbudowany w zakładach „Skoda" nadaje się znakomicie do lotnictwa.

Kończąc powyższy opis zaznaczamy, że dokładniejsze opisanie wymaga szerszych ram, aniżeli na to pismo nasze pozwala. Nigdy jednak słowa nie zdołają wywrzeć takiego wrażenia, jak naoczna obserwacja. To też każdy dbający o uzupełnienie swych wiadomości fachowych, niech nie omieszka zwiedzić P. W. K.

St. K. Poznań.

3. Teren działalności Spółdzielni jest Województwo Śląskie, z siedzibą w Katowicach.

II. CZŁONKOWSTWO.

4. Członkiem „Spółdzielni" może być każda osoba fizyczna, jeżeli się wykaże przynależnością członkowską do Związku Zawodowego Automobilistów Rzplt. Polskiej, albo Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych na Woj. Śl.

5. Zgłaszające się osoby przyjmuje do Spółdzielni Zarząd. Osoby, którym Zarząd odmówił przyjęcia, mają prawo odwołać się do Rady Nadzorczej.

6. Decyzja o przyjęciu do Spółdzielni nabiera mocy prawnej dopiero po wpłaceniu przez osoby przyjęte wpisowego (art. 8) i zadeklarowanych udziałów (art. 10).

7. Prawo członkowstwa gaśnie:

a) przez wystąpienie dobrowolne. Wystąpienie z Spółdzielni musi członek zgłosić conajmniej na sześć miesięcy przed upływem roku kalendarzowego t. j. najpóźniej 30 czerwca każdego roku, piśmiennie do rąk zarządu, albo wprost listem poleconym. Późniejsze zgłoszenia zamiaru wystąpienia skuteczne będą dopiero na koniec przyszłego roku. Udział członka występującego wypłaca się sześć miesięcy po zatwierdzeniu bilansu tego roku z którego końcem członek do Spółdzielni przestał należeć.

b) przez zgon.

c) przez wykluczenie, które może nastąpić w każdej chwili na mocy uchwały Rady Nadzorczej, jeżeli członek nie wypełnia obowiązków objętych statutem, szkodzi Spółdzielni lub działa wbrew jej interesom, przestał odpowiadać warunkom wymienionym w par. 4, popełnił czyn nieetyczny. Wykluczony ma prawo odwołać się do zgromadzenia walnego.

8. Członek zobowiązany jest:

a) wpłacić wpisowe w wysokości 5 zł., oraz zadeklarowane udziały.

b) zaspokoić swoje potrzeby o ile możności w sklepach i zakładach Spółdzielni.

c) dostosować się do wszystkich postanowień niniejszego statutu i prawomocnych uchwał Walnych Zgromadzeń. C. d. n.

ODDZIAŁ POZNAŃSKI.

Nadzwyczajne Zebranie Oddziału Poznańskiego Z. Z. A. Rz. P., odbyło się dnia 15 czerwca 1929 r. zwołane na godzinę 21.

Ponieważ stawiła się niedostateczna ilość członków o oznaczonej godzinie, przeto odroczono to Zebranie do godz. 21.30, poczem miało się ono odbyć bez względu na ilość przybyłych czonków.

Po ponownem zagajeniu, które nastąpiło o godz. 21.30, odczytano porządek dzienny oraz protokół z poprzedniego Zebrania.

Następnie przedstawił kol. skarbnik Łachajczyk sprawozdanie kasowe do 15 czerwca 1929 r.

Sprawozdanie to zostało przez rewizorów kasy zatwierdzone, poczem Zebrani udzielili kol. skarbnikowi pokwitowania, dziękując mu przez powstanie z miejsc.

W międzyczasie podał kol. prezes Gebel do wiadomości, że dnia 17 czerwca b. r. odbędzie się posiedzenie Komisji rozjemczej celem rozpatrzenia naszej sprawy taryfowej. Szereg kolegów zgłosiło się jako ochotnicy celem współuczestniczenia na posiedzeniu Komisji rozjemczej.

Przystąpiono do wyborów skarbnika i sekretarza, które musiano kilkakrotnie przeprowadzać z powodu

Poświęcenie sztandaru w Poznaniu. Jak pisaliśmy Oddział Z. Z. A. w Poznaniu obchodził piękną uroczystość poświęcenia swego sztandaru. Dziś dajemy zdjęcia uczestników tej uroczystości ze sztandarem pośrodku. Po prawej stronie pierwszy stoi Prezes Zarządu Głównego Kol. Edward Zawadzki.

braku decydującej większości, a odbyły się one tajnie. W rezultacie tych wyborów wybrano skarbnikiem kol. Ludwika Kowalskiego, a sekretarzem kol. Bernarda Karpińskiego.

Ponieważ zaś kol. Kowalski piastował uprzednio urząd ławnika, należało wybrać nowego ławnika, którym został po pierwotnem głosowaniu przez aklamację, a następnie tajnie — kol. Wyrembek.

Na porządku dziennym przewidziane było zatwierdzenie regulaminu. Ze względu jednak na spóźnioną porę odłożono rozpatrzenie tego regulaminu do następnego Zebrania.

W końcu Zebrani zatwierdzili jeszcze oferowaną przez firmę Adamski czapkę związkową i uzgodnili kształt daszka. O godz. 1 zebranie zakończono.

ODDZIAŁ LWOWSKI.

W miesiącu czerwcu mieliśmy w tutejszym Oddziale bardzo wiele pracy. Dlatego w dzisiejszej korespondencji ograniczymy się tylko do drobnych notatek, za to w numerze przyszłym poruszymy bardzo wiele ciekawych i ważnych dla nas rzeczy.

Cały wysiłek nasz dotychczasowy skierowany był na uporządkowanie naszej organizacji. Obecnie przystępujemy „na dobre" do pracy na prowincji. Tutaj pole do popisu otwiera się dla naszego Sekretarjatu Okręgowego, który ma już przygotowany grunt do działania, bowiem ma się tu odbyć z końcem lipca okręgowa konferencja, na którą przybędą delegaci Oddziałów, należących do Okręgu Lwowskiego. Naturalnie mamy wiele do przygotowania dla tej konferencji tak, by skutek osiągnięty przez nią był wielki i celowy.

Zawiadamiamy wszystkich kolegów, że Oddział nasz zainstalował już telefon Nr.75-94. Koledzy mogą z niego korzystać w naszych godzinach urzędowych, unikając tem samem natłoku panującego na poczcie, posiadamy bowiem prawo prowadzenia rozmów międzymiastowych.

Zauważyliśmy ostatnio, że bardzo wielu kierowców posiada „znakomity nos". Wyczuwają oni znakomicie nawet takie rzeczy, że „ktoś nosi się z zamiarem kupna samochodu". Następuje gwałtowny atak na upatrzoną ofiarę celem otrzymania posady, co przynosi w zysku taki efekt, że człowiek taki rezygnuje szybko z kupna samochodu, umieszczając napis na drzwiach: „PP. Szoferzy, nie zgłaszać się, nie przeszkadzać, samochodu nie kupuję".

Jakie są dalsze owoce takiej bezplanowej działalności to jasne. Jeżeli uda się komuś uzyskać posadę n. p. za 200.— zł., to inni, kolejno zgłaszający się, obniżają swe żądanie aż do 50.— nawet zł. miesięcznie. Przysłowie, że: „W Polsce tanio" zaczyna być stosowane do kierowców. Naturalnie nie ulega dla nikogo wątpliwości, że wartość takiego szofera jest wątpliwa, traci na tem właściciel wozu, traci na tem magistrat, a przedewszystkiem traci ogół szoferów. Dlatego podajemy tym kolegom, którzy w ten sposób postępują, do wiadomości, że niekwalifikowany robotnik, zatrudniony n. p. przy budowie kanałów (kopanie rowów), zarabia przy ściśle przestrzeganym 8-godzinnym dniu pracy 160.— zł. miesięcznie, a w niedzielę i święta śpi spokojnie. Dla nich zatem — naszem zdaniem — znacznie korzystniejszem będzie przerzucenie się na ten „inny fach", czem zaoszczędzą zmartwień i kłopotów Związkowi, na który skutkiem tego niejeden wygaduje, następnie ogółowi kierowców, właścicielowi wozu i magistratowi, temu ostatniemu bowiem nie będą niszczyć latarń i krawężników, których brak i tak daje się odczuwać w naszem mieście.

Tym zaś, którzy — choć są członkami — na Związek z tego powodu narzekają, wyjaśniamy, że interwencja nasza u władz, jak i wogóle wydawanie jakichkolwiek zarządzeń ze strony Zarządu Związku, nie może odnieść dotąd skutku należytego, dopóki wszyscy członkowie, którzy wstępując do Związku przyrzekli karność i solidarność zawodową, nie będą należycie obowiązków członkowskich wykonywali i zarządzeń Związku respektowali. W przeciwnym razie nie mogą oni wymagać, by Zarząd Związku miał jakiekolwiek znaczenie u władz, skoro niema dostatecznego oparcia na swych członkach.

W szerokich debatach na postojach czy gdzieindziej opowiada się, że zagranicą delegat Związku jest potentatem, że występując u władz, czy gdziekolwiek, ma kolosalne znaczenie etc. etc, tymczasem nie myśli się o tem, że tam solidarność związkowa jest taka, o jakiej my nawet jeszcze myśleć nie śmiemy. Pamiętajcie o tem, że inaczej się czuje artysta na scenie i inaczej gra, gdy ma przed sobą tysiące widzów, a inaczej gdy widzi kilka tylko osób. Tak samo czuje się delegat Związku, skoro nie jest dostatecznie poparty zwartą, solidarną masą członków.

Powyższe piszemy też pod adresem różnych ko-

legów, którzy zrażeni brakami organizacyjnemi za poprzednich Zarządów, obecnie nie mogą nabrać zaufania do Związku „odrodzonego" i trzymają się ciągle zdala. Musimy im przypomnieć, że częściowo i oni ponoszą winę kilkakrotnego załamania się linji działania Związku za poprzednich Zarządów, bowiem poza wpłacaniem wkładek do Związku nie interesowali się niczem, nie uczestniczyli w Zebraniach i za to zapłacili srogie „frycowe" w postaci zapłaconych wkładek.

Zapraszamy tych kolegów, by porzucili raz apatję, by zaprzestali uchylania się od organizacji i zapisali się w naszym *Sekretarjacie przy ul. Cichej l. 7, I. p. tel. 75-94, w godz. od 9—12 i od 6—9.* Na wezwanie wyślemy akwizytora, który jest upoważniony do wpisywania członków i pobierania wkładek.

Leży przed nami protokół (w odpisie) podpisany przez jedną ze znanych osobistości miasta Lwowa, dotyczący sprawy B-ci Żadorożnych i podkomisarza Kliema. oraz Sochackiego.

Sprawa ta nie jest jeszcze ukończoną. Wstrzymujemy się narazie od bliższego tej sprawy opisu, aż do jej epilogu, tem więcej, że protokół ten zawiera opisy takich faktów dotyczących (usuniętego już zresztą podkom. Kliema), że gdyby nie autorytet podpisu pod nim znajdującego się, byłoby wprost trudno dać wiarę słowom, opisującym bieg wypadków.

Jak powiedzieliśmy, do sprawy tej jeszcze powrócimy.

W poprzednim numerze opisaliśmy wypadek przytrzymania jednego z naszych kolegów we Lwowie przez 6 dni w aresztach. Opis tego w wypadku został skonfiskowany w „Wieku Nowym" p. t. „W jakich stosunkach żyjemy!"

Tylko Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. broni interesów zawodow. kierowcy samochodowego.

ODDZIAŁ ŁÓDZKI.

Zmianę adresu lokalu związkowego komunikujemy wszystkim naszym kolegom. Zawiadamiamy, że *Oddział nasz przeniósł się na ul. Suwalską l. 7,* gdzie urzęduje w poniedziałki, wtorki, środy i czwartki od godz. 7—9.

W dniu 16 maja 1929 r. odbyło się Walne Zebranie członków Oddziału Łódzkiego. Zebranie zagaił prezes Zarządu kol. Palmowski, który zdał sprawozdanie z całokształtu pracy Zarządu w czasie jego kadencji.

Sprawozdanie z administracji Związku zdał sekretarz Kasprzak, kasowe zaś skarbnik Piotrowski.

Żywa dyskusja, jaka rozwinęła się po sprawozdaniu Zarządu wykazała, że członkowie coraz więcej interesują się swą organizacją zawodową.

W sprawach organizacyjnych Zebranie uchwaliło:

1) Udzielanie pożyczek, celem umożliwienia członkom zwiedzenia P. W. K.;

2) zorganizowanie wieców i odczytów, celem zwiększenia grona członków.

Wybory nowego Zarządu dały następujące wyniki:

Przewodniczący kol. Pękalski Kazimierz, wiceprzew. kol. Lechner Piotr, sekretarz kol. Woźniak Wacław, skarbnik kol. Przybyłowicz Feliks.

Członkowie Zarządu: Kol. Adamczewski Bolesław, kol. Maciejak Władysław, oraz kol. Telek Franciszek.

Skład Komisji Rewizyjnej jest następujący: Kol. Orłowski Edward, kol. Kasprzak Stanisław i kol. Tłoczek Józef.

Sąd Koleżeński: Kol. Ołubek Józef, kol. Uznański Stefan i kol. Ramuś Aleksander.

Walnemu Zebraniu przewodniczył kol. Wawrzynkiewicz, asesorami byli kol. Uznański i kol. Telek, sekretarzował kol. Bobrowski.

Od członka Z. Z. A. Oddział Łódź, otrzymujemy następujące pismo:

„Uprzejmie proszę o umieszczenie na łamach pisma zawodowego parę słów szczerego mego podziękowania dla Zarządu Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, Oddział w Łodzi, za złożenie za mnie kaucji w Sądzie, jak też i p. Mecenasowi Frydemu, obrońcy Oddziału Z. Z. A. w Łodzi za gorliwą obronę przeprowadzoną w Sądzie Okręgowym w Łodzi, dzięki czemu uwolniony zostałem od winy i kary. *Wacław Stankiewicz, Łódź.*

W związku z powyższem podajemy opis wypadku.

Kol. Wacław Stankiewicz, członek Oddziału Z. Z. A. w Łodzi, wymijając wóz potrącił bokiem samochodu kobietę, która w ostatnim momencie wybiegła z przed koni prosto pod samochód. Kobieta, która po potrąceniu upadła na szyny tramwajowe, poniosła na miejscu śmierć. Bogu ducha winnego szofera osadza się z miejsca w więzieniu, wyznaczając kaucję w kwocie 500.— zł. *Kaucję tę składa Oddział Związku* i szofer w ten sposób dostaje się na wolność, zaś w pół roku, zostaje uwolniony od winy i kary.

Gdyby nie Związek, który złożył kaucję, byłby musiał kolega nasz przesiedzieć pół roku we więzieniu, a rodzina byłaby pozbawiona opiekuna i żywiciela. Rzecz prosta, że Związek uczyni to tylko wówc gdy wypadek taki spotka członka Związku, dlateg zyscy nie należący jeszcze do Związku powinni opis powyższy przeczytać, jako ostrzeżenie, którego nie wolno im lekceważyć. Przytem zważyć należy, że przez zwiększenie się ilości członków, zwiększy się zasobność funduszów Obrony Prawnej, a wówczas w razie każdego wypadku będzie Związek w możności należytego obronienia swego członka od wszelkich konsekwencji, jakie z tego wynikają.

Panuje u nas wszechwładnie mniemanie, że dopiero wtedy należy udawać się — jak to powiada przysłowie — „do Boga", kiedy jest już „trwoga" zmuszająca do tego. Dlatego jeszcze raz zaznaczamy.— *Koledzy, którzy jeszcze należycie nie ocenili sprawy należenia do Związku lub poprostu sprawę tę lekceważą, przeczytajcie sobie powyższy opis i podziękowanie jako ostrzeżenie, aby nie było zapóźno wówczas, kiedy Was owa „trwoga" nawiedzi.*

ODDZIAŁ WILEŃSKI.

Jest to rzeczą ogólnie wiadomą, że zdarzają się nadużycia z licznikami, czyli taksometrami. Nie mniej wiadomą jest rzeczą, że Związek zwalcza na terenie miasta Wilna tego rodzaju nadużycia, podrywające zaufanie do szoferów wogóle, interwenjując u czynników miarodajnych.

Ale metody stosowane przez niektóre „czynniki" są może zbyt „regjonalne"! Oto garść faktów: Funkcjonarjusz z Wydziału Ruchu Kołowego podchodzi do taksówki, obrzuca krytycznym wzrokiem taksometr, plombę i t. d., a następnie: ruch ręką, plomba w ręce, potem kieszeni, — drut wisi sobie bezwładnie — na drugi dzień mandat karny, protokoły, strata kilku dni, nowe plombowanie itd. itd. A „dowód rzeczowy" w kieszeni!

Wiadomo, że drut jest cierpliwy i milczy. Prawie taki sam jest już kierowca, bo cóż zrobić? Zapłaci benzynę podczas jazdy do sprawdzenia, straci czas i zarobek, któryby mu przypadł za ten czas, lecz Związek nie może się z tem pogodzić, *by tędy była droga i by tędy należało podchodzić do nadużyć.* Naszem zdaniem sprawę ująć należy zupełnie inaczej i dlatego podajemy do wiadomości PP. Rewidentów następujące szczegóły, z których prosimy skorzystać, a napewno obie strony będą jaknajbardziej ze siebie zadowolone, na czem nam — a mamy nadzieję i PP. Rewidentom — zależy.

Nadużycia robią ludzie nieuczciwi, a co z tem chadza w parze, ludzie sprytni i chytrzy. U takich to „fachowców" będzie napewno drut i plomba w porządku, dlatego też rewident jej nie ruszy. Natomiast „fachowiec" taki ma inne sposoby, a mianowicie:

1) dowolna ilość zębów na dolnym trybiku, koło koła, co może dać do 100% odchyłki od normalnej taksy, naturalnie „in plus";

2) brak pancerza na lince licznika, co umożliwia „nakręcanie" odręcznie dowolnej sumy złotych i groszy;

3) jazda na t. zw. „Opłacie" (trzecia pozycja licznika). Mamy w Wilnie takie liczniki, które biją na takiej „opłacie" po 1 zł. 80 gr. za kilometr.

W najlepszym wypadku „opłata" wybija podług drugiej (nocnej) taryfy.

Oto co należy wyrugować. Należy wyrugować takie „opłaty" i takich „gości", co to w biały dzień wybijają „nocną taksę" lub „opłatę".

PP. Funkcjonarjuszy Wydziału Ruchu Kołowego zapewniamy, że Związek nie odmówi im nigdy pomocy w wypadku, gdy takie rzeczy będą tępić i ścigać, bowiem zależy nam na tem, by tacy, którzy nieuczciwie

polują na kieszenie klijenteli, urabiając tem samem niesprawiedliwą i szkodliwą opinję ogółowi szoferów, byli ukarani przykładnie i surowo.

Każdemu posterunkowemu łatwo jest zauważyć, czy taksometr jedzie na I-szej czy na II-giej taksie, a jeszcze łatwiej — przy rejestracji wozów włączyć dla sprawdzenia t. zw. „opłatę" i wydać zarządzenie kasujące owe „opłaty". W ten sposób unicestwione zostaną szacherki osobników, plamiących imię kierowcy. przyczem, jesteśmy przekonani, że uczciwy właściciel również przeciw takim zarządzeniom protestował nie będzie.

Oto gdzie należy skierować baczną uwagę. Obrywanie wątłych drutów i plomb Urzędu Wojewódzkiego nie prowadzi wcale do celu.

ODDZIAŁ WIELUŃSKI.

Dnia 20 maja b. r. odbyło się w Wieluniu Walne Zebranie członków Z. Z. A. Rz. P. w sali Strażackiej o godzinie 4 popoł.

Na zebranie to przybył kol. Edward Zawadzki, delegat i prezes Zarządu Głównego.

Zgodnie z porządkiem dziennym, zagaił zebranie kol. Leon Gałka, witając kolegę Zawadzkiego, proponując na przewodniczącego kol. Prezesa Zarządu Głównego, Zawadzkiego, poczem — po dokonanym wyborze przewodniczącego — przedstawił on w dłuższym referacie konieczność istnienia Związku w całości i oddziału we Wieluniu. Doskonały referat zrobił na słuchaczach wrażenie silne. Prelegenta nagrodzono licznymi oklaskami, a wszyscy zebrani zgodnie uchwalili powstanie nowego oddziału.

Po tej uchwale odczytał kol. L. Gałka sprawozdanie za czas istnienia grupy we Wieluniu, następnie zaś dokonano wyboru nowego Zarządu, w nast. składzie:

Przewodniczący: kol. Leon Gałka,

Zastępca przewodniczącego: kol. Czyż Franciszek,

Sekretarz: kol. Leon Grubert,

Zastępca sekretarza: kol. Gąsior Jan,

Komisja rewizyjna: kol. Dajerling Aleksander, przew., Czyż Kazimierz, zast. przew., oraz Barański Kazimierz, sekr.

Sąd koleżeński: Nowakowski Longin, przew., Szkudelski Antoni i Ciężki Franciszek, zast. przew.

W wolnych wnioskach zabierali głos kol. Grubert Leon, kol. Gałka, kol. Czyż Wład. i inni. Poruszano tam sprawy zielonych szoferów oraz praw jazdy.

Ważną sprawą było poruszenie przez kol. Gruberta załatwiania spraw przez władze, które wymagają osobistego stawienia się nawet w drobnych sprawach, co pociąga dla kierowców duże koszta.

Kol. Wład. Czyż prosił Zarząd o interwencję w sprawie jego prawa jazdy, które odebrano mu po wypadku, nie zwrócono zaś pomimo, że sąd uznał go niewinnego.

Następnie przypomniał kol. Gałka, że członkowie Z. Z. A. nabywają całkowite prawa członkowskie dopiero po 6-ciu miesiącach należenia do Związku. apeluje zatem w związku z tem, by wszyscy się na listę członków wciągali natychmiast i regularnie wkładki swe opłacali.

Po omówieniu jeszcze szeregu spraw miejscowych, jak sprawy prowadzenia autobusu przez właściciela niemającego prawa jazdy i t. p. zamknął prezes Zawadzki zebranie, dziękując i życząc nowej organizacji szybkiego i pięknego rozwoju dla dobra swych członków i ogółu kierowców zorganizowanych w Z. Z. A.

O godz. 5-tej odbyła się wspólna fotografja, która pozostanie miłą pamiątką dla wszystkich uczestników tego zebrania.

Zarząd Oddziału w Wieluniu komunikuje nam wypadek, który poniżej opisujemy, a który spowodowany został tylko przez właściciela wozu, który w bezlitosny sposób wyzyskując siły ludzkie naraził kierowcę i ludzi znajdujących się we wozie na tak wielkie niebezpieczeństwo.

Półciężarowy samochód, jadący z Łodzi do Błaszek. wjeżdżając na most na rzece Warcie wpadł na poręcz, którą złamał i runął do 6-ciometrowej przepaści, grzebiąc w nurtach rzeki jednego konduktora. Szofer i pomocnik zdołali wydostać się z wozu przez wyjście, którego nie mogą określić i dotrzeć z trudem do brzegu, alarmując następnie ludzi i Straż Pożarną w Sieradzu.

Okazało się, że szofer ten jeździł bez przerwy od soboty dnia 25 maja br. do wtorku wieczór tj. do 28 maja br., a w momencie wjazdu na most zmorzył go sen, skutkiem czego nastąpił wypadek.

ODDZIAŁ BIAŁYSTOK.

Dnia 29 maja b. r. odbyło się u nas Zebranie szoferów z autobusów Komunikacji Międzymiastowej, na którem, wysłuchawszy referatów kol. Wilemczyka o sytuacji, w jakiej znajdują się kierowcy, ze względu na wyzysk ze strony przedsiębiorców autobusowych, oraz po przemówieniach kol. Ślepowrońskiego, prezesa Oddziału, oraz kol. Reginelli, sekretarza Okr. K. Z. Z. postanowiono, by wobec stałego wzrostu drożyzny, niskich wynagrodzeń kierowców, pracujących po 12 do 16 godzin na dobę, bez osobnego ustawowego wy-

nagrodzenia za godziny nadliczbowe, a po dokładnem opracowaniu i zbadaniu stosunków tych, Zarząd naszego Oddziału wystąpił do przedsiębiorców z żądaniem: 30% podwyżki od obecnych płac, wprowadzenia 8-godzinnego dnia pracy, wynagrodzenia za pracę nadliczb., jednego dnia wolnego w tygodniu, ubezpieczenia na wypadek choroby lub nieszczęśliwego wypadku i innych zdobyczy ustawowych klasy pracującej, zmiany dotychczasowego systemu wypłat na system dekadowy, niezmuszania kierowców do jazdy ponad 40 km/godz., nieprzeładowywania wozów pasażerami i bagażem, zaopatrzenia szoferów w ubrania robocze i kożuchy na zimę, urlopów wypoczynkowych, oraz zawarcia umowy zbiorowej z naszym Związkiem.

W myśl powyższej uchwały przystąpił Zarząd Związku do działania i tak: w dniu 3 czerwca b. r. wysłano 5-ciu pierwszym firmom żądania. Przedsiębiorcy tutejsi swym zwyczajem nie raczyli nawet odpowiedzieć, przyczem wyraźnie zlekceważyli sobie naszą organizację. Jeden z nich (z Łomży) oświadczył wprost, że nie uznaje żadnych Związków. Wobec stwierdzenia złej woli ze strony przedsiębiorców, gdyż i następne firmy, którym doręczono żądania nie odpowiedziały na nie zupełnie, *proklamowano strajk.*

Prawdziwe oblicze ukazali przedsiębiorcy i w tym wypadku. Zamiast zrealizować słuszne postulaty nasze, rozpoczęli akcję w kierunku zorganizowania własnej organizacji pod nazwą: „Związek Koncesjonowanych Właścicieli Autobusów". Pomimo jednak wydrukowania wielkiej ilości afiszów, na zebranie organizacyjne w Łomży, na dzień 6 czerwca przybyło ich aż 8-miu, gdzie się znakomicie pokłócili między sobą. Widząc, że w ten sposób nie zrobią niczego, udali się do Inspektoratu Pracy, w rezultacie czego zwołana została na dzień 12 czerwca konferencja. Tu jednak znów okazali przedsiębiorcy złą wolę, chcąc naszych delegatów otumanić i zastraszyć. Twierdzili oni, że 6 dni mają za mało na namysł, wobec czego żądali jeszcze 2 tygodni, ponadto zaś, że „wszystkich szoferów zwolnią, a gdy kierowcy pochodzą sobie parę miesięcy bez posad, wówczas zmiękną".

Delegaci nasi kol.: Ślepowroński, Wilemczyk i Burgiermajster nie ulękli się jednakowoż tego i oświadczyli wyraźnie, jakie powody zmuszają kierowców do strajku, a że właśnie 12 czerwca minął ostatni termin dla wszystkich przedsiębiorców, z których żaden nie dał odpowiedzi Związkowi, wobec czego oświadczyli, że ogólny strajk zostaje zastosowany. *Ponieważ jednak Związek wychodzi z tego założenia, że Komunikacja Autobusowa Międzymiastowa, nie jest jedynie lukratywnym interesem PP. Przedsiębiorców, lecz jest także i to nawet w pierwszym rzędzie dla wygody podróżującej publiczności, wobec tego na każdej linji pozostawiony zostanie autobus, aby naglem przerwaniem komunikacji nie sprawić krzywdy publiczności.* Tego rodzaju stanowisko spotkało się naturalnie z ogólnem uznaniem (za wyjątkiem przedsiębiorców). Przedsiębiorcy tu jednak poznali, że Związek nie jest do lekceważenia i że *Związek mając za sobą karne szeregi solidarnych kierowców jest zdolny obronić swych członków.* Obecnie Związek jest oblęgany przez tych przedsiębiorców, których autobusy stoją, ci zaś, którzy na własnej skórze jeszcze nie zapoznali się ze skutkami takiego ich postępowania, twierdzą, że „wtedy dopiero będą się interesowali tą sprawą, gdy strajk ich dotknie".

Na uwagę zasługuje fakt, że PP. Krzeska i Wolanin z Inspektoratu Pracy Obwodu 32. z całym zaparciem się siebie, wykonują swe trudne obowiązki przewodniczenia na konferencjach przyczynili się w wielkiej mierze do likwidacji zatargu, natrafiając przytem na takie stanowisko przedsiębiorców, jak wyżej opisaliśmy.

Szoferzy Białostoccy zdali egzamin dojrzałości klasowo-organizacyjnej, wzamian za co otrzymali lepsze warunki bytu i pracy.

Podczas tej akcji okazała się konieczne potrzeba rozszerzenia działalności Związku na Okręg. W dniach najbliższych poczyni Zarząd tutejszego Oddziału odpowiednie kroki w Zarządzie Głównym w Warszawie, celem objęcia całego Województwa i przyjścia z pomocą kolegom wszystkich naszych miast, jak Łomża, Wołkowysk, Suwałki, Ostrowo i t. d.

ODDZIAŁ ŁUCKI—WOŁYŃ.

Korzystając z możności zamieszczania korespondencji z Oddziałów w naszym miesięczniku, który jest i powinien być nadal spoidłem, łączącem nas — Koledzy — rozrzuconych po całej Rzeczypospolitej i dającem możność wymiany myśli oraz skoordynowania naszych dążeń do poprawy bytu, spieszymy i my też podzielić się z Wami rezultatami naszej pracy, której tyle jeszcze jest przed nami.

Pomimo, że dopiero trzy miesiące istnieje nasz Oddział, zdołał już rozwinąć tak w samym Łucku, jak i na całym obszarze Województwa żywą działalność, dążąc przedewszystkiem w kierunku organizacyjnym, w kierunku uświadomienia szerokich rzesz niezorganizowanych jeszcze kierowców o potrzebie zrzeszenia się w celu obrony interesów zawodowych, poprawy bytu i skupienia się wtym celu w jednej, silnej organizacji.

Jeżeli tego nie uczynimy, nie będziemy mogli nigdy przeciwstawić się odpoiwednio szykanom, niezrozumieniu naszych interesów, czy też wyzyskowi do nas stosowanemu. Bądźmy pewni, że jeżeli nie będzie bronić nas silna organizacja nasza, oparta na naszej karności i solidarności zawodowej, nikt nie ujmie się za nami i nikt nas bronił nie będzie, pomimo, że dużo nas jest.

Cele i poczynania nasze są jasne i zrozumiałe, a mimo to trafiają one na grunt niepodatny, trafiają na

niezrozumienie i bardzo wielu kierowców, którzy patrząc na krótką metę widzą tylko stratę swej wkładki, a nie widzą zysków, jakie im to w przyszłości przyniesie.

Tego rodzaju niezrozumienie widzimy nietylko u poszczególnych kierowców, nawet niektóre Oddziały objawiają je w swych poczynaniach i miast współpracować w kierunku ulepszenia całej naszej organizacji, wysuwają na plan pierwszy jakieś antagonizmy lokalne, wywołując tarcia zbyteczne i szkodliwe.

Zarząd tut. Oddziału a w szczególności kol. sekretarz Łacisz i kol. przewodniczący Borkowski wytężają całą energję w kierunku skonsolidowania akcji, dowodem czego wzrost liczebności członków Oddziału, których pierwotna cyfra już się potroiła.

Ważniejszem wydarzeniem w tut. Oddziale był fakt, że od 1 czerwca br. przestał podlegać Sekretarjatowi Okręgowemu we Lwowie, podlegając obecnie Zarządowi Głównemu w Warszawie wprost. Ze względów lokalnych i ze względów organizacyjnych bezpośredniość ta była bardzo wskazaną.

Ponad tę pracę organizacyjną załatwia tut. tymcz. Zarząd szereg bieżących spraw na każdem zebraniu, które odbywają się kilka razy na miesiąc. Sprawozdanie i rachunki prowadzone należycie są stale przesyłane Zarządowi Głównemu.

Ujemną stroną i czynnikiem hamującym jest brak własnego lokalu. Obecnie powzięto uchwałę zmierzającą do usunięcia tej bolączki; również postanowiono zaangażować sekretarza wobec wzrostu spraw mających się załatwiać, idącego w parze ze wzrostem członków.

Z wydarzeń tutejszych mamy do zanotowania następujący fakt: niedawno zmarł jeden z naszych kolegów nazwiskiem Wójcik, którego żona pozostała bez żadnego zaopatrzenia i zwróciła się do Związku z prośbą o jakąkolwiek pomoc. Pomimo, że zmarły nie był członkiem Związku, urządzono składkę, której wynikiem było wręczenie wdowie kwoty 101 zł.

Nie możemy naturalnie z braku miejsca wymienić wszystkich ofiarodawców, ale komunikujemy powyższy fakt z życzeniem, by wszyscy, nienależący do Związku przeczytali go i wpisali się natychmiast, aby nietylko każdemu pomoc taka przysługiwała, lecz by pomoc ta była wydatniejszą, a taką być może tylko przy wielkiej liczbie członków.

W końcu nie od rzeczy będzie jeszcze nadmienić, że we wszystkich miastach tut. Województwa odczuwać się daje silniejsza dążność do utworzenia jednego Oddziału na cały Wołyń. Czy z tego co będzie, trudno na razie przewidzieć, w każdym razie rozpatrywane to będzie na Konferencji Okręgowej, o której wyniku nie omieszkamy Was poinformować.

JA



NIE POTRZEBUJĘ ŻADNEJ ORGANIZACJI.

Tak on wygląda i godny siebie samego. —
Kapryśny, pochodzi z domu znanego,
Nazwiska swego nie potrzebuje Wam wyjawiać,
Uważa, że zbyteczne się nad tem zastanawiać.
Ma długie uszy, parska bardzo chętnie,
Potulnie Panu służy, nigdy mu nie jest smętnie,
Zawsze głupi, ale za to tanio pracuje,
Niezadowolenia i wyzysku, bo głupi, nie czuje,
Bez przekonania własnego, ma on jedną zasadę,
Wyzywać i na koszt drugich polować na posadę.
Na zapłacenie wkładek do Związku nie starczy,
Lecz jak Związek dla ogółu coś tylko wywalczy,
To apetyt ogromny
Na gotową zdobycz Związku, wtedy przestaje być skromny.

Parę słów o hamulcach.

W sprawie hamulców spotyka się często ze zdaniami, które są bardzo trafne ale w stosunku do roweru. Ma to miejsce zwłaszcza, gdy mowa o hamulcach na koła przednie.

Dużo fabryk pierwszorzędnych w różnych krajach stosuje obecnie hamulce działające na 4 koła uruchamiane pedałem. Hamulec ręczny służy w tym wypadku tylko do blokowania samochodu w czasie postoju i działa za pomocą tych samych cięgeł.

Krytyka tego urządzenia brzmi zwykle tak: jak pękną ścięgła tylnie, to samochód zdany na hamulce przednie tylko — musi się wywrócić. Tak nie jest!

Teorja, doświadczenie i praktyka wykazały, że jest właśnie naodwrót.

Teoretyczny dowód jest bardzo prosty:

Gdy hamujemy powstaje siła bezwładności, równa masie razy przyspieszenie. Oznaczmy ją I. Siła ta dodaje się z ciężarem wozu C i wytwarza wypadkową W, która przecina podstawę w punkcie P, znajdującym się zawsze między kołami samochodu.

Jakie jest obciążenie kół przednich i tylnych? Z doświadczenia wiemy, że przy hamowaniu uginają się przednie resory, a tylnie odginają się do góry. Prosty rachunek to wykazuje:

$$S_1 = \frac{W.BP}{AB} \qquad S_2 = \frac{W.AP}{AB} \qquad S_1 > S_2$$

Przyczem S_1 jest to siła przyciskająca koło przednie, a S_2 koło tylnie, do ziemi. Obie równoległe są do siły W. — A i B są to punkty styku kół przednich i tylnich z podstawą. Czyli przednie koła są więcej przyciskane do ziemi, niż koła tylnie i z tego też powodu powinno się hamować te koła, a nie tylnie.

Stosunek rozmieszczenia obciążenia można przyjąć taki, że $^1/_3$ ciśnie na oś tylnią, a $^2/_3$ na oś przednią. Zależy to oczywiście od tego, gdzie znajduje się punkt ciężkości wozu.

Ponieważ punkt P jest zawsze pomiędzy kołami wozu, wywrócenie się wozu jest niemożliwe, nie tak jak przy rowerze, gdzie zablokowanie koła przedniego powoduje bezwzględnie wyrzucenie jeźdźca przez rączki.

Zablokowanie! oto jest straszne słowo połączone dawniej z wywróceniem się, obróceniem wozu około siebie, lub wyrzuceniem opon z obręczy. Może to mieć miejsce tylko przy zablokowaniu kół tylnich: gdy blokuje się koła tylnie, robią się z nich sanki. Przyjmijmy, że wóz porusza się od prawej strony do lewej. Oś tylnia ma tendencję poruszania się w kierunku jazdy, koła przednie toczą się dalej w kierunku swych płaszczyzn. Powstają 2 siły równoległe, dające się zastąpić w myśl zasad mechaniki, 1 skierowaną w kierunku jazdy i moment mający kierunek obrotu przeciwny kierunkowi obrotu wskazówek zegarka, a więc mający tendencję obrócenia wozu tyłem do przodu.

A gdy zablokujemy przód? Wtedy tył wozu porusza się dalej, a przód przesuwa się w kierunku jazdy. Powstają znów 2 siły, jednak tak skierowane, że powstający moment ma tendencję prostowania wozu, (zgodnie z ruchem wskazówek zegarka).

A zablokowanie wszystkich czterech kół? Powoduje przesunięcie się wozu w kierunku jazdy, a więc rzecz nieszkodliwą.

Tyle teorja. — Robiono następujące doświadczenia na równi pochyłej puszczano modele wozów w dół. Odpowiednie urządzenie powodowało nagłe zahamowanie wózków przy pewnej szybkości. Wyniki były zupełnie zgodne z teorją. Zablokowanie kół tylnich powodowało zarzucenie, lub przy wysokich limuzynach wywrócenie; przy zahamowaniu kół przednich, wózek zatrzymywał się spokojnie.

Praktyka? Każdy kto jechał na samochodach dawnej konstrukcji wie co się działo z wozem przy nagłem zahamowaniu (hamulcem, wówczas na koła tylnie, względnie hamulcem na kardan, nawiasem mówiąc ten ostatni jest najgorszy ze wszystkich).

Z powyższego też wynika prawo, że regulując hamulce działające na cztery koła, trzeba tak je nastawiać, by w pierwszym rzędzie chwytały hamulce na przednie koła.

Konkluzja: Nakazem obecnego stanu techniki są hamulce na 4 koła.

Dla informacji przypomnijmy, że pierwszy zastosował hamulce na 4 koła genjalny konstruktor Delage i to przy wyścigówkach, a więc tam, gdzie odpowiednie hamulce są koniecznością większą jak w jakimkolwiek innym wozie.

Trzeba przyznać, że zrozumienie ważności hamulców przednich musiało czekać na techniczne rozwiązanie, gdyż nie było łatwem. Ale rozwiązanie to już zostało nienagannie wykonanem i nie tylko można, ale i trzeba z niego korzystać. *J. L.*

Z szybownictwa.

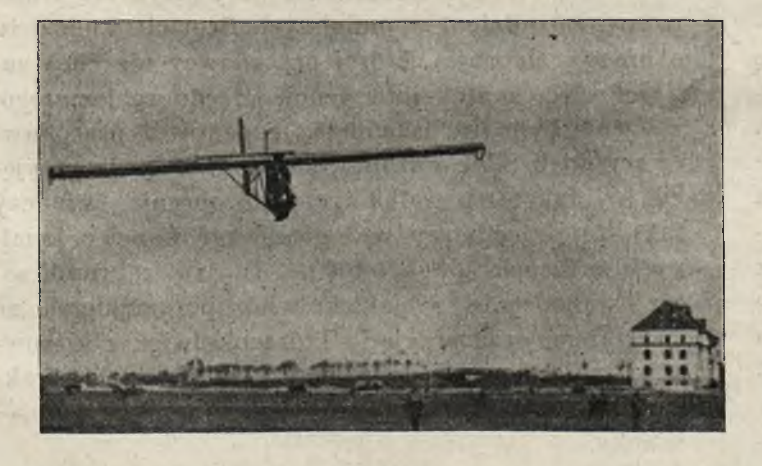
Uzupełniając wzmiankę o próbach lotu szybowego, zamieszczoną w poprzednim numerze „Automobilisty Zawodowego", podajemy naszym czytelnikom dwie fotografje szybowca w locie.

Na pierwszej widzimy jeszcze połączenie szybowca z ciągnącym go samochodem za pomocą linki stalowej i amortyzatora (grubsza linja przy samym szybowcu), na drugiej szybowiec już w locie samodzielnym po odłączeniu linki (widziany z przodu).

Jak widać, szybowiec ten nie ma budowy zupełnie analogicznej do budowy normalnych samolotów silnikowych: mianowicie nie posiada on pełnego kadłuba, lecz kratownicę, łączącą płaty nośne i przednią

część szybowca z częścią tylną, czyli statecznikami i sterami kierunku (statecznik i ster pionowy) i wysokości (statecznik i ster poziomy); ponadto zamiast podwozia zaopatrzonego w koła szybowiec ten posia-





da płozę drewnianą, rolę amortyzatorów zaś spełniają trzy rolki gumowe, umieszczone między płozą a dolną częścią szybowca, wreszcie — z powodu kratowego ustroju korpusu szybowca — pilot siedzi zupełnie odsłonięty. Są to jednak różnice raczej drugorzędne — zasada lotu szybowca tego jest ta sama, co i innych typów samolotów.

Czesław Jerzy Kączkowski.

Koledzy! Kupujcie tylko u tych Firm, które się ogłaszają w „Automobiliście Zawodowym"!

Różne.

Samoczynne oczyszczanie się świec zostało wreszcie wynalezione. Wiadomo wszystkim, że zanieczyszczenie kopciem miejsca pomiędzy obu elektrodami świecy, powodowało wstrzymanie zapłonu i zmuszało do żmudnego oczyszczania świecy. — W Szwecji dokonano obecnie wynalazku uniemożliwiającego owo zanieczyszczanie się świecy w ten sposób, że pomiędzy obu elektrodami, w miejscu, gdzie znajduje się izolator, zrobiono kanalik, którym jest wdmuchiwany i wysysany gaz z motoru. Gaz ten porywa za sobą wszelkie cząstki osadu, tak, że motor, któremu nawet bardzo dużo doprowadzono oliwy, działa bez zarzutu. — Wynalazek ten powitać należy z uznaniem.

Samolotem na wycieczkę. Czytaliśmy niedawno w prasie codziennej, że już w najbliższej przyszłości będzie miał Kraków połączenie samolotowe z pobliskiemi uzdrowiskami. Połączenia te będą umożliwione dzięki temu, że znajdują coraz większe zastosowanie awjonetki, którym dla lądowania nie potrzeba długiego terenu, o które to długie terena trudno jest w tamtych okolicach.

Dzięki tym awjonetkom, wkracza komunikacja samolotowa w Polsce na nowe tory rozwoju. Wzorem państw zachodniej Europy zaczynamy budować te małe osobowe samoloty, zwane awjonetkami. Produkcję awjonetek popiera szczególnie Liga Obrony Powietrznej Państwa, która rok rocznie urządza konkurs, wyznaczając wysokie nagrody dla zwycięskich konstruktorów awjonetek.

Praca Ligi zaczyna wydawać owocne rezultaty, gdyż coraz częściej pojawiają się w przestworzach awjonetki, będące własnością poszczególnych osób prywatnych.

W dniu 16 czerwca b. r. na wycieczkę Klubu Urzędników General Motors w Polsce przybył z Warszawy do Rajszewa własną awjonetką pan J. Pawłoski, Kierownik Działu Produkcji General Motors w Polsce, lądując na pobliskiej łące. Krótkie lądowanie awjonetki ma szczególne znaczenie w Polsce, gdyż lotniska w naszym kraju są jeszcze bardzo nieliczne, a jak wspomnieliśmy na wstępie, gdzieniegdzie

nawet i trudne do urządzenia z powodu braku odpowiedniego terenu.

Autor artykułu p. t. „Zimna krew i doświadczenie w obliczu niebezpieczeństwa“, zamieszczonego w „Expresie Porannym“ z dnia 1 czerwca b. r. wygłasza śmiałe twierdzenie, że w wypadku zawsze jest winien kierowca. Według niego wszelkie tłómaczenie katastrof takiemi powodami, jak rozluźnienie kierownicy, pęknięcie i t. p., są przy dzisiejszej konstrukcji wozów nowoczesnych niemożliwe, z czego wynika, że winien jest zawsze kierowca. Pomimo tego, że jesteśmy przekonani o doskonałości nowoczesnej konstrukcji, musimy jednak stwierdzić z całym naciskiem, że autor tego artykułu nie ma racji. Nie życzymy autorowi tego artykułu, by go spotkał jakiś podobny, przez niego za niemożliwy uznany wypadek, należałoby jednak życzyć sobie, by autor był ostrożniejszy w tego rodzaju twierdzeniach.

O autobusach pisze kilka bardzo aktualnych uwag „Kurjer Warszawski“. W związku z wiadomością, że ministerstwa w porozumieniu ze sobą, chcąc zaradzić brakom naszego ruchu autobusowego, myślą o zapobieżeniu tym brakom koncesjami i t. p., czytamy tam: „przyczyną rozklekotania się i pożałowania godnego stanu naszych autobusów nie jest brak koncesji, lecz fatalny stan naszych szos, zupełnie nieuporządkowanych“ (także i pod względem ruchu), „zwłaszcza w dalszym promieniu od stolicy“. (Naszem zdaniem także i w dalszym promieniu wogóle od miast. Red.).

„Jeśli tych warunków nie zmienimy“ — pisze dalej „K. W.“ — „autobusy koncesjonowane będą się tak samo dalej rozbijały i stawały wkrótce zrujnowanemi klekotami, jak stają się obecne —rejestrowane“.

W słusznych wywodach pisze dalej autor, że skutkiem złego stanu dróg, musi być amortyzacja wozu obliczona krótkoterminowo, co wpływa na drożyznę cen. Artykuł kończy się w ten sposób: „Podróż po wybojach jest nietylko przykra, ale i droga. Ale dziur w szosach nie załata się ani najwyszukańszym okólnikiem, ani przepisami koncesyjnemi, więc trzeba się „nolens volens“ zająć szabrem i wałem. Skutek będzie pewny i rychły.“

Autentyczne zdarzenie opowiadają koledzy ze Śląska. Jeszcze przed wojną został jeden ze szoferów w Bytomiu ukarany przez sędziego, który zajął tego rodzaju stanowisko, że szofer winien na wszystko na ulicy uważać i jeżeli zajdzie jakiś wypadek, to kierowca jest bezwzględnie winien.

Ukaranemu koledze przyszedł jednak przypadek z pomocą. Razu pewnego stał on na postoju z dorożką, aż tu nadbiega zdyszany sędzia i oświadcza, że musi bardzo szybko znaleźć się w Gliwicach (odległość bardzo niedaleka), gdzie terminowe sprawy na niego czekają. Kolega wziął pasażera i pojechał. Do rogatki jechał z nim przepisowo i ostrożnie 10 km. na godz. przy rogatce zaś stanął i rozpoczął przepisowe badanie hamulców, resorów i t. p. nie dając się od tego odwieść nawet wymyślaniem pasażera. Ponieważ było mokro, zatrzymywał się nasz kolega przed każdą miejscowością, celem wytarcia szyldów numerowych i reflektorów, spotykając zaś pojazdy konne stawał i wyłączał motor, „bowiem — według zdania tegoż właśnie sędziego — nie można nigdy wiedzieć, co się trafić może“.

Jazda ta trwała nie mniej. nie więcej, jak 3 godziny, a w końcu już u celu, zebrał kolega nazwiska świadków i zrobił doniesienie, że „pasażer zmuszał go i namawiał do przekroczenia obowiązujących przepisów“.

Jak powiadają, wpłynęło to w przyszłości na zmianę zdania owego sędziego odnośnie do winy szoferów.

Żałować należy, że nie zawsze taki zbieg okoliczności ułatwi unaocznienie błędnego stanowiska czyjegoś, dobrze jednak będzie, gdy koledzy z wszystkiemi osobami, mającemi wpływ na różne nas dotyczące sprawy, będą jeździli „przepisowo“, aby im w ten sposób uwidocznić różne niemożliwości, jakich się wymaga.

Strajk w St. Gallen. Jak podaje „I. T. F.“ w St. Gallen w Szwajcarji rozpoczął się strajk kierowców dorożek samochodowych. Z początku zastrajkowali pracownicy firmy „Citag. A. G.“, która ich żądania odrzuciła, do tego strajku zaś przyłączyli się i kierowcy, zatrudnieni w mniejszych firmach. Chodzi tu o umowę zbiorową, której pracodawcy nie chcą zawrzeć. Na skutek interwencji urzędu rozjemczego, zbliżenie było już osiągnięte, jednakowoż pracodawcy wysunęli takie warunki, które nie były do przyjęcia. — Jak ostro walka toczy się obecnie, świadczy fakt, że pracodawcy pod grozą kar konwencjonalnych w kwocie 500.— i 1000.— fr. szw. zabronili sobie wchodzenia w jakiekolwiek porozumienia ze związkiem, oraz przyjęcia któregokolwiek z kierowców strajkujących w przeciągu 2 lat. Dalsze pertraktacje — za pośrednictwem urzędu rozjemczego — w toku.

Państwowa Szkoła Policyjna w Berlinie otworzyła kurs samochodowy dla sędziów i prokuratorów, którzy służbowo ze sprawami automobilowemi mają do czynienia. Na kurs ten uczęszcza 15 sędziów.

U nas niestety nie słychać nic o tem. Z uznaniem podnieść jednak należy, że — jak to obserwujemy w Krakowie — kilku urzędników Policji Państwowej uczęszcza na kursa samochodowe, celem zapoznania się z tą dziedziną.

„Auto-Lot“ w Nrze 23 zamieszcza wiadomość, że amerykańska firma Reo-Company rozpoczęła niedawno wyrabiać bloki motorów ze specjalnej kompozy-



Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!



cji chromu i niklu. Stop ten wykazuje znaczne zalety w stosunku do żeliwa. Stosowany jest przeważnie w autobusach i szybkich, łekkich samochodach ciężarowych o znacznych obrotach. Jak informuje pismo, w ostatnich czasach już i inne fabryki rozpoczęły fabrykację bloków z chromo-niklu.

General Motors Co. — którego produktem jest sympatyczny, nowy 6-cio cylindrowy „Chevrolet", podaje w swym biuletynie interesującą wiadomość, że produkcja samochodów zamkniętych wzrasta stale i to gwałtownie. Podług statystyk biura badań naukowych tego koncernu w roku ubiegłym wyprodukowano na przeszło 4 i pół miljona samochodów, aż 85 % samochodów zamkniętych

Kupno i sprzedaż.

Do sprzedania samochód marki „Buick", 6 cylindrowy, na 6 osób, karoserja Torpedo, typ z roku 1922, 45 HP, w dobrym stanie, za złotych 3000.— Adres: Warszawa, ul. Solec 48, Stefan Trzeciak, albo: Warszawa, ul. Chmielna 6, Dymiński.

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7. pod kier. T. Zakulskiego.